

## 新中国成立之初 中波贸易对“一带一路”战略的启示

杨尚荣

**摘要** 新中国成立之初,百废待兴,国家建设亟需各种机械设备。然而,西方国家对新中国实施经济封锁政策,严重阻碍了新中国的建设。为了打破封锁,我国通过波兰采购西方先进的设备,再通过中波轮船公司将这些设备转运至我国,波兰成为我国进口西方物资的“中间商”。进入21世纪,这种趋势得到翻转,我国成为世界第二大经济体,需要与欧盟实现自由贸易,而欧盟不承认我国的市场经济地位,对我国实施的关税壁垒政策则阻碍了双方公平的贸易往来。我国实施的“一带一路”战略加强与中东欧国家的经济合作,可以将中东欧国家作为深入欧盟市场的桥头堡。

**关键词** 中波贸易; 一带一路; 中东欧国家

中图分类号 K27 文献标识码 A 文章编号 1005-3492(2017)03-0053-07

新中国成立以后,以美国为首的西方国家对新中国采取经济封锁政策,试图将新中国扼杀在摇篮之中。1951年美国国会通过《1951年相互防御援助管制法》(Mutual Defense Assistance Control Act of 1951),要求接受美援的国家禁止将战略性物资运往中国等社会主义国家。1952年,美国又在“巴黎输出管制统筹委员会”<sup>①</sup>(Coordinating Committee for Multilateral Export Controls)设置“中国委员会”,禁止其成员国与中国大陆进行贸易往来。朝鲜战争爆发以后,美国即通过联合国策动43个国家通过了对中国和朝鲜的禁运案。通过上述政策,美国试图割断中国大陆与外部世界,特别是与中东欧国家的经贸往来,为新中国的经济建设制造困境。如何破局即成为新中国对外贸易面对的主要难题。

---

作者简介:杨尚荣,北京师范大学历史学院博士生。

<sup>①</sup> 1948年由美国发起,于1949年11月正式成立,总部设在巴黎,其成员包括西欧各国在内的17个成员国,是对社会主义国家实行禁运和贸易限制的国际组织。

## 一、突破封锁——中波轮船股份公司的成立

1949年10月7日,波兰同新生的中华人民共和国建立外交关系。为了支持新中国的建设,加强两国的贸易往来,1950年初,波兰政府向我国政府提出合资建立航运公司的建议,“帮助新中国建立一条通向世界的‘海上铁路’”<sup>①</sup>。这一建议立刻得到我国政府的高度重视。由于美国对我国的经济封锁,“形势是严峻的,共和国的城市和乡村要早日恢复生机,要燃油、要汽车、要机器、要大量的战争物资。一句话,必须突破帝国主义的海上封锁禁运!”<sup>②</sup>但是要打破经济封锁,就必须建立一支大吨位的海上运输船队。然而,我国当时搞独立的远洋运输船队,不仅客观上不具备条件,主观上也缺乏技术条件。正是在这种背景下,我国政府决定与波兰政府成立一家合资轮船运输公司以解决经济建设急需的物资运输问题。

波兰不仅是世界航运大国,有着庞大的远洋船员队伍和发达的航海技术,而且地理位置优越,东北部与苏联接壤,南部与捷克和斯洛伐克毗邻,西部与东德相连,北临波罗的海且与瑞典和丹麦遥遥相对,并在波罗的海有优良的海港格但斯克(Gdansk)和格丁尼亚(Gdynia)。这种居中四联的交通地位有利于货物的集散。此外,波兰与西方国家的贸易往来比较频繁,有利于沟通中西方之间的贸易。

1950年11月2日,我国与波兰双方代表在北京就两国政府合资组建中波轮船股份公司举行会谈并达成初步协议。我国政府方面对此非常重视,国务院总理周恩来亲自敲定了公司的名称。1951年1月29日,双方代表在北京签署了《关于组织中波轮船股份公司协定》,根据《协定》,按平均合股的原则,中波两国政府各出资50%,<sup>③</sup>即中方投入从香港购买的“和平”号和“友谊”号货轮,波方投入“布拉斯基”号(Brodsky)和“克林斯克”号(Kilinski)货轮。1951年6月15日,中波轮船股份公司正式成立,对外称“中波海运公司”。6月26日,总公司在天津马场道158号开始正式对外营业。9月7日,波兰分公司在格丁尼亚(Gdynia)二月十日街成立。1952年6月18日,中央人民政府政务院财政经济委员会主任陈云为公司签发营业执照。

中波轮船股份公司运营以后,开始承担我国从东欧社会主义国家引进的机械设备运输任务。当时,工业基础较好的匈牙利、捷克、东德等中东欧社会主义国家为我国出口了大量的物资,尤其是机械设备。他们将我国需要的工业原料、钢轨、机车、汽车和拖拉机等运输至波兰的格但斯克和格丁尼亚两个港口,然后由中波轮船公司将这些货物转运到我国。中波轮船公司在成立之后的半年时间里就完成了欧亚航线18个航次,为我国承运各类急需物资14万吨。至1952年6月公司成立一周年,中波轮船公司为我国运回了26座工厂设备。<sup>④</sup>

为了解决我国燃油紧缺问题,中波轮船公司购买了“乌斯布拉卡”号(Usblaka)和“布拉卡”号(Blaka)二手油轮,从罗马尼亚运输我国国内急需的航空煤油,年运输量达5万吨。当时,台湾国民

<sup>①</sup> 李增伟《树立中波合作共赢典范——记新中国第一家中外合资企业中波轮船股份公司》,《人民日报》,2016年6月29日,第21版。

<sup>②</sup> 苇末《荣耀远洋史册,见证开放光辉——记新中国第一家中外合资企业中波轮船股份公司》,《中国远洋航务公告》2001年第6期。

<sup>③</sup> 由于西方国家对我国实施的禁运,新成立的中波轮船股份公司只能挂靠于波兰远洋公司并以其名义对外运作,而按波兰的当时的法律规定,只有波兰占50%的股权的企业才允许挂靠。

<sup>④</sup> 苇末《荣耀远洋史册,见证开放光辉——记新中国第一家中外合资企业中波轮船股份公司》,《中国远洋航务公告》2001年第6期。

党当局对中波轮船公司的运输实施了干扰。1951年10月,装有8000吨成品油的“布拉卡”号油轮在台湾海峡被国民党劫持,对中波轮船公司造成了巨大的损失。但是,中波轮船公司并没有受挫,为了保证我国燃油的供应,又购买了一艘二手油轮“潘尼里”号(Penney)投入到航运之中,从而极大缓解了我国对燃油的需求。

在与中东欧国家开展业务的同时,中波轮船公司还承运了我国从第三世界和西方国家进口的物资。例如,承运从中东的叙利亚、黎巴嫩和非洲的埃及进口的棉花和棉花籽,从意大利进口的机械设备。所有从第三世界进口的物资中,橡胶是最重要的战略物资之一。新中国成立之初,国内橡胶种植水平很低,无法满足需求。例如,汽车、飞机和拖拉机等工业生产都需要它。仅1954年1月至9月,中波轮船公司就从斯里兰卡向我国运输了28250吨橡胶。<sup>①</sup>

20世纪50年代中期,随着业务的不断扩大,中波轮船公司开始购置新船,以加大运输量和运输安全。例如,1956年9月17日,中波轮船公司向南斯拉夫斯普利特船厂订购建造了四艘内燃机船。然而,随着中苏关系的恶化,中波轮船公司的运输也受到影响,我国同主要贸易伙伴——中东欧国家的贸易量不断下降。但是中波轮船公司对新中国的建设做出了巨大贡献。我国领导人对中波轮船公司在我国建设之初的贡献给予高度的评价。1956年11月22日,周恩来总理就中波两国关系答波通社记者问表示,在中波合作关系中,中波海运公司起了不小的作用。2016年6月18日,中国国家主席习近平在对波兰进行国事访问前夕,在波兰主流媒体《共和国报》发表了题为《推动中波友谊航船全速前进》的署名文章。文章中写道“新中国成立初期,波兰为中国经济社会发展特别是在采矿、制糖、航运等领域提供了大量支持和帮助。1951年成立的中波轮船公司是新中国第一家中外合资企业,至今运营良好。”<sup>②</sup>

## 二、巩固贸易——中波贸易协定的签订

1950年,中波《中华人民共和国和波兰共和国易货协议书》的签订开始了双方定期的货物交换。1951年,中波《中华人民共和国邮电部和波兰共和国邮电部互换邮件及包裹协定》和《中华人民共和国邮电部和波兰共和国邮电部电信协定》的签订,就货物交换及付款协定、航运协定、互换邮件及包裹协定、电信协定等一系列贸易规则和流程达成共识,为中波贸易奠定了基础,促进了中波双方的贸易往来。波兰在中东欧社会主义国家中具有重要的影响,国土面积广大,人口众多,工业农业基础好,尤其是1948年以后,在苏联的帮助下重工业得到迅速发展。但是波兰在发展重工业的同时,缺少优质的铁矿石和稀土等矿产资源,而中国矿产资源丰富,恰好能够弥补其所缺。因此,双方的需求是签订贸易协定的基础。

1952年2月至1953年8月,100万吨各种我国急需的物资从波兰格丁尼亚港出口我国,这些物资主要包括船用甲板、镀锌板、钢管、起重机、铁轨等等。1952年9月,波兰轮船“科希丘什科”号(Kosciuszko)为我国运输8台宽轨火车机车和20台窄轨道机车引擎。同一时期,波兰将600吨一等棉、羊毛织物出口我国。1952年末,中波轮船公司货船“友谊”号载有波兰向我国出口的100辆卡

<sup>①</sup> “Exports to China”, November 11, 1953, HU OSA 300-1-2-40888, Open Society Archives at Central European University, Budapest.

<sup>②</sup> 杨晨《解读习近平主席署名文章之“中波轮船公司”》,国际在线,2016年6月21日, <http://news.cri.cn/20160621/aaf28506-bce4-6e54-81f2-2d7774bb6b4a.html>, 2016年7月10日。

车、300 吨罐头、300 台拖拉机和其他一大批波兰农业设备到达我国塘沽港。<sup>①</sup> 朝鲜战争爆发以后,我国急需大量的青霉素和磺胺类药剂,为了满足我国的需要,波兰一方面竭尽全力增加耶莱尼亚古拉(Jelenla Gora)和塔克明(Tarchomin)制药厂的产量,另一方面冒着国内这两种药品短缺的危机加大对中国的出口。

1953 年 9 月 27 日,波兰在中国举办波兰经济展览会,这是自波兰共和国成立以来在海外举办的最大的一次博览会。在这次展览会上,最主要的展品是波兰各种现代化的机械装备,而现代化的机械装备恰好是新中国最急需的。这次展览会的重要性在于它开启了中波贸易的新篇章。1954—1955 年,波兰为中国出口了数套采煤设备,从而加快了我国煤炭业的发展。

中波贸易协定签订以后,我国也不断将一些波兰所短缺的货物出口到波兰。1952 至 1953 年,中国向波兰出口 2000 吨棉花、1700 吨黄麻、3000 吨花生、15000 吨大豆、3000 吨铁矿石、4000 吨松香。<sup>②</sup> 为了显示中波贸易往来的情况,从 1954 年开始,波兰的官方报纸就陆续报道了波兰从我国进口的物资。例如,1954 年华沙的一家报纸对来往于中波的“克林斯克”号所运输到波兰的我国货物统计显示:共承运 4420 吨大豆,4000 吨铁矿石,1000 吨种子和 350 吨蓖麻油。<sup>③</sup>

中波贸易的巩固也促进了中东欧其他国家与我国的经贸往来。格但斯克港和格丁尼亚港成为东欧国家出口我国的货物中转站,东欧各国将出口我国的货物首先运输到波兰的格但斯克港和格丁尼亚港,再由中波轮船公司将这些货物运输到我国。例如,新中国成立初期,捷克斯洛伐克全国企业生产的 25% 的产品出口我国,而出口的主要途径是通过波兰的这两个港口实现的中转。<sup>④</sup> 从 1952 年至 1953 年,捷克斯洛伐克向我国出口了 3000 辆军用卡车,300 辆小汽车、3 万吨汽油和一些机器设备。匈牙利向我国出口的货物也主要从波兰的格丁尼亚港转运中国。匈牙利出口我国的货物主要包括巴士、小汽车、X 光机和救护车。1952 年至 1953 年,匈牙利通过格丁尼亚港向我国出口 600 辆公共汽车、60 辆救护车、700 吨输油管道、数百辆救护车和 1000 吨石蜡。<sup>⑤</sup> 东德也将大部分出口我国的物资从汉堡港运输到格丁尼亚,再由中波轮船公司的货船将它们转运至天津的塘沽港。1952 年,东德将 700 吨货物运输到格丁尼亚,根据我国与东德之间的贸易协议,这些货物将用于“展览”,实际上,这些货物主要包括自动步枪和无线电设备,由于在格丁尼亚港装卸过程中的失误,造成了货物巨大的损坏。1953 年 7 月,一艘东德货船将 40 吨标有爆炸物标志的不明货物运输到格丁尼亚,再经波兰货船“友谊”号和“皮亚斯特”号(Piast)转运至我国。是年,东德通过格丁尼亚港向我国出口了几百吨自行车零件。

同时,我国出口东欧国家的货物也首先运输到波兰的这两个港口,再通过陆路和水路将货物转运至出口国。1952 至 1953 年,我国通过格丁尼亚港向捷克斯洛伐克出口 500 吨棉花、3000 吨黄麻、

---

① “Exports to China”, November 11, 1953, HU OSA 300 - 1 - 2 - 40888, Open Society Archives at Central European University, Budapest.

② “Poland’s Trade with China”, April 9, 1953, HU OSA 300 - 1 - 2 - 33167, Open Society Archives at Central European University, Budapest.

③ “Lies about China import and achievements”, March 18, 1954, HU OSA 300 - 1 - 2 - 44805; Open Society Archives at Central European University, Budapest.

④ “List of Czech Factories Which Send Their Products through Poland to China”, December 31, 1953, HU OSA 300 - 1 - 2 - 42216, Open Society Archives at Central European University, Budapest.

⑤ “Exports to China”, November 11, 1953, HU OSA 300 - 1 - 2 - 40888; Open Society Archives at Central European University, Budapest.

1500 吨花生、4000 吨松香 ,向匈牙利出口 1500 吨花生 ,向东德出口一船竹制品。<sup>①</sup>

### 三、沟通中西——作为“中间商”的波兰

由于美国对我国实施的“禁运” ,我国无法直接从西方国家获得国内经济建设急需的物资 ,尤其是机械设备。为了从西欧国家获得“禁运”物资 ,我国以波兰作为“中间商” ,由波兰从西欧国家购买我国所需物资并运输到波兰的格但斯克港和格丁尼亚港 ,再通过中波轮船公司的轮船将这些物资转运到我国。波兰从西欧为我国采购的主要货物包括: 钢材、电缆、有色金属、各种机械工具。1952 年朝鲜战争爆发后 ,虽然波兰向我国大量出口青霉素和链霉素等急需药品 ,但还是远不能满足战场的需要。在这种形势下 ,波兰从丹麦和其他一些西方国家大量进口这些药品 ,经波兰的格丁尼亚港重新打包和贴换商标后再转运至我国 ,这些波兰从西方国家进口的药品大大降低中国人民志愿者的死亡率。

1953 年 6 月 ,自由欧洲电台( Radio Free • Europe) 的记者调查发现 ,一些与波兰共产党政权有着密切的联系的波兰裔英国商人在英国为中国采购被美国列为“禁运品”的货物 ,包括: 镀锌铁板、镀锌铁管、黑色水气铁管、锅炉管、镀锡板等。这些物资均被运输到格丁尼亚港后再转运至中国的塘沽港。<sup>②</sup> 同时 ,瑞士在波兰的格但斯克港和格丁尼亚港设立办事处处理与我国的贸易事务。

1954 年 6 月 21 日 ,在波兰政府的协助下 ,我国政府与芬兰政府签订了易货协定 ,有效期为 1954 年 5 月 1 日至 1955 年 4 月 30 日。这个协定的贸易总额达 1 亿卢布 ,其中芬兰从我国进口价值 4130 千万卢布的货物。<sup>③</sup> 我国从芬兰进口的货物主要是机械设备和纸张 ,而我国出口芬兰的产品主要是谷物和矿产品。双方贸易的货物主要由中波轮船公司来承运。1953 年 11 月 ,我国和波兰的贸易代表到达东柏林 ,波兰贸易代表团希望东德政府支持它作为中国与西方国家贸易的中间商 ,由波兰从西方国家 ,尤其从西德为中国的进口货物利用汉堡港实施转运。1956 年 2 月 ,波兰试图通过瑞典贸易有限公司( Swsdish Trading Co. ) 从瑞士为中国进口数套造纸设备 ,瑞士政府对设备出口许可证进行了审查 ,认为波兰根本没有必要进口如此大规模的造纸设备 ,这些设备可能是波兰为中国进口的。在波兰和瑞士贸易公司的抗议下 ,瑞士方面在拖延半年之后最终发放了出口许可证。

1952 年波兰主办的波兹南工业展览会为我国与西方国家提供了相互了解契机。这次展览会吸引了所有西欧国家和东欧社会主义国家参展 ,波兰政府专门为我国参展团专门设置了展示区。作为老牌工业强国的英国对此次展会也十分重视 ,有 33 家英国企业参展 ,并带来英国最新的工业产品。这次展览会为我国了解西方先进的工业提供了一扇窗口 ,同时 ,我国也在展览会上展示了自己的产品 ,主要有钨、铝、锌、碲等矿产品。在展览会期间 ,西欧国家的一些贸易公司对我国的产品 ,尤其对丝绸等表现出浓厚的兴趣 ,并与我国的参展商签订了贸易协定。波兹南工业博览会之后 ,大约有十几家西欧的贸易公司开始与我国发生贸易关系。1953 年 5 月 ,瑞典货船“基恩兰”号 ( Kinaland) 从

---

<sup>①</sup> “Imports from Communist China” , June 17 , 1953 , HU OSA 300 - 1 - 2 - 35667 , Open Society Archives at Central European University , Budapest.

<sup>②</sup> “Smuggling of Iron and Steel Sheets to China ( via Poland) ” , April 25 , 1953 , HU OSA 300 - 1 - 2 - 33898 , Open Society Archives at Central European University , Budapest.

<sup>③</sup> “Details of New Finnish - Chinese Trade Agreement” , July 15 , 1954 , HU OSA 300 - 1 - 2 - 48449 , Open Society Archives at Central European University , Budapest.

塘沽港起航,船上载有向瑞士 ORSA 公司出口的 506 吨白芝麻和 800 麻袋花生。<sup>①</sup> 7 月 19 日法国货船“勒维尔东”号(Le Verdon)从上海港到达意大利的热那亚港,船上共装载有 19 家西欧贸易公司从我国进口的货物,如瑞士华嘉公司(Siber Hegner & Co.)进口的 170 包丝绸,瑞士 ORSA 公司进口 1534 麻袋芝麻。<sup>②</sup> 8 月 21 日,挪威“泰坦尼亚”号(Titania)货船也从上海港到达热那亚港,船上载有西欧贸易公司的 92 包丝绸。9 月 23 日,英国“巽达”号(Sunda)货船从我国塘沽港启程的到达热那亚港,装载有多蒂孔费舍尔公司(FISCHER Co.) 51 包山羊毛、29 包稻草编织品。<sup>③</sup>

波兰为我国商品的出口搭建了一个平台,使西欧国家有机会了解来自我国的商品并通过波兰这个中间商购买到我国的商品。新中国成立后美国对我国实施的禁运案主要目的是阻止西欧国家和我国的贸易往来,试图为新中国的经济建设制造困难。但是波兹南展览会以后,我国廉价的商品还是吸引了西欧客商的兴趣。同时,我国与西欧之间存在着巨大的互补性,西欧对我国商品的进口,一方面打破了美国的封锁,为新中国进口西欧的机械设备累积了外汇,同时也为西欧国家了解新中国打开了一扇窗口。

#### 四、历史与现实——对“一带一路”战略的启示

迈入 21 世纪,我国成为世界第二大经济体。尽管我国加入世界贸易组织的年限已达到获得市场经济地位的条件,但是随着世界贸易保护主义的抬头,美国、日本和欧盟均表示不承认我国的市场经济地位,对我国设置关税壁垒。然而,我国经济要融入世界经济体系,实现与它们之间公平的自由贸易,就必须使它们承认中国的市场经济地位。一方面我们通过加入世贸组织签署的协议从法理上进行申诉,另一方面通过“一带一路”战略加强与中东欧国家的合作,将它们作为我国深入欧盟市场的桥头堡。从历史上看,新中国成立之初,我国政府获得了中东欧社会主义国家的宝贵支持,它们不但为我国出口大批经济建设急需的设备与物资,而且为我国新建的工厂提供技术支持和人员培训。因此,我国与中东欧国家之间的合作有着深厚的历史积淀。从现实来看,受欧元区经济衰退的影响,该地区 2012 年开始经济增速明显放缓。中东欧地区经济长期依靠欧元区市场,本国国内需求不足,使得这一地区国家的经济显得格外脆弱。西欧直接投资大幅萎缩,很多欧元区金融机构也纷纷缩小了在该地区的贷款业务。因此,我国与中东欧国家合作将是共赢。2013 年,习近平总书记提出“一带一路”战略,为我国与中东欧的合作开启了新纪元。

“一带一路”战略首先加快了中欧班列建设,它比海运普遍节约 2 至 3 个月,实现了中欧之间货物的快速流通。早在新中国成立初期,我国就尝试过通过苏联的铁路网将我国的铁矿石通过铁路运输到匈牙利,由于国力有限,尤其是外交上中苏关系的破裂,阻碍了中欧之间陆上交通的发展。当今中国,经济实力的增长和科学技术的发展为建设中欧陆上交通提供了可能。目前规划的西、中、东 3 条通道中欧班列运行线:西部通道由我国中西部经阿拉山口(霍尔果斯)出境,中部通道由我国华北

<sup>①</sup> “Imports from Communist China”, June 17, 1953, HU OSA 300 - 1 - 2 - 35667, Open Society Archives at Central European University, Budapest.

<sup>②</sup> “Imports from Communist China”, August 3, 1953, HU OSA 300 - 1 - 2 - 37484, Open Society Archives at Central European University, Budapest.

<sup>③</sup> “Imports from Communist China”, September 23, 1953, HU OSA 300 - 1 - 2 - 39018, Open Society Archives at Central European University, Budapest.

地区经二连浩特出境,东部通道由我国东南部沿海地区经满洲里(绥芬河)出境。其中3条路线的终点都设在东欧国家,即成都至波兰的罗兹,苏州至波兰的华沙,武汉至捷克、波兰。中欧班列是实施“一带一路”战略、促进沿线国家合作非常有效且重要的方式,最终将有助于把我国和欧盟这两个经济体紧密地联系在一起。

“一带一路”战略同时也加大了我国对中东欧国家的投资。新中国成立之初与波兰合资的中波轮船股份有限公司是我国与中东欧国家合作的典范。波兰是欧盟重要成员国,是中东欧地区发展的领头羊。2011年中波建立战略伙伴关系以后,我国对波兰的投资得到进一步加大,最重要的包括华为、中兴、柳工等。其中,中国三环集团将斥资5.7亿元人民币收购波兰最大轴承制造商。我国投资为波兰的发展注入了新活力。2016年6月19日,国家主席习近平对波兰进行国事访问时指出,“波兰地处欧亚大陆十字路口,是“琥珀之路”和“丝绸之路”的交汇点,具有独特区位优势。中方欢迎波方积极参与“一带一路”建设,愿同波方一道,加强在‘一带一路’建设框架内合作,深入挖掘互联互通、基础设施建设等领域合作潜力,力争取得更多成果。中方欢迎波方作为创始成员国积极参与亚洲基础设施投资银行建设。”<sup>①</sup>此外,我国也正在扩展对其他中东欧国家的投资,包括塞尔维亚斯梅代雷沃钢厂、贝尔格莱德跨多瑙河大桥等在内的一批重要项目的成功尝试,已经产生了积极示范效应。

中东欧国家曾经是社会主义国家,在半个多世纪的社会主义发展中与我国结下了深厚的友谊,两地之间曾经有过频繁的经贸往来并结下了深厚的民间基础。当下,我国提出的“一带一路”战略顺应经济全球化发展的历史潮流,将助推我国与中东欧国家的发展进入一个新阶段。同时,通过中东欧国家桥头堡的作用,将有助于打破欧盟对我国的关税壁垒,加快其承认我国市场经济地位的步伐,尽早实现双方之间的自由贸易。

责任编辑:王望

## The Trade between China and Poland from PRC's Inception to Be Revelation to the “B&R”

*Yang Shangrong*

**Abstract:** At the beginning of the founding of PRC, its construction urgently needed all kinds of mechanical equipment. However, Western countries adopt economic blockade policy to new China which seriously hindered the construction of new China. In order to break the blockade, China through Poland purchased equipment from the west and Poland became a "middleman" between the West and China. In the 21st century, this trend has been turned over, China has become the world's second largest economy, China needs free trade with the EU, but the EU does not recognize China's market economy status and implements the policy of tariff barriers which impedes normal trade between the two sides contacts. China is implementing the “B&R” Strategy to strengthen economic cooperation with Central and Eastern European countries that can be used as a bridgehead into the EU market.

**Key words:** The trade between China and Poland; the Belt and Road; Central and Eastern Europe

---

<sup>①</sup> 陈贻《习近平同波兰总统杜达举行会晤》,新华网,2016年6月20日, <http://news.cri.cn/20160621/aaf28506-bce4-6e54-81f2-2d7774bb6b4a.html>, 2016年7月10日。